

Rapport

TRANSPORTUTREDNING TILL DETALJPLAN HOLMSUND 2:65



1 BAKGRUND OCH SYFTE

Denna transportutredning är framtagen för att utgöra underlag för ny detaljplan med tillhörande MKB, för Umeå hamn, Holmsund 2:65 m fl. Föreliggande rapport är omarbetad jämfört med den transportutredning (daterad 2021-08-30) som tog fram till samrådet för detaljplan Holmsund 2:65. Rapporten är framtagen av Tyréns på uppdrag av Umeå kommun.

Utredningen syftar till att sammanställa transportsiffror och prognoser för nuvarande och framtida transportmängder. Transportsiffrorna som presenteras i denna utredning ska utgöra underlag för bedömning av konsekvenser av trafikens påverkan på luftföroreningar och buller mm, vilket tas upp i MKB för detaljplanen.

Nollalternativ och Prognos 2050 har samma definition som i MKB för detaljplan. Nollalternativet representerar troliga förhållanden 2050 om den nu föreslagna detaljplanen inte genomförs utan befintliga detaljplaner i hamnen fortsätter gälla. Prognos 2050 representerar förväntad utveckling med ny detaljplan för hela hamnområdet.

2 FÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 TRAFIKDATA

Data om generella trafikflöden från mätningar i området hämtas från Trafikverkets Vägtrafikflödeskarta <https://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation>. Trafikdata för Holmsundsvägen är hämtade från Trafikia.se.

2.2 PLANERAD ÖKNING AV HAMNVERKSAMHET, KVARKEN PORTS

I samrådsunderlag, 2021-01-08, beskrivs planerad framtida verksamhet inom bolaget Kvarken Ports, vika ansvarar för hamnverksamheten i Umeå hamn. Av samrådsunderlaget framgår att verksamheten idag har en omfattning av 2,4 Mn ton gods/år. Tillståndsgiven mängd är idag 3 Mn ton/ år och kommande tillståndsansökan ska omfatta 5 Mn ton/ år. Produktionsökningen vid Obbola planeras stå för 475 000 ton av denna ökning.

2.3 TRAFIKFLÖDESMÄTNINGAR

Uppmätta trafikflöden på E12 i kontrollpunkterna A och B (figur 2) enligt Trafikverkets vägtrafikflödeskarta (TIKK) samt på Holmsundsvägen, kontrollpunkt C enligt Trafikia.se, framgår av Tabell 1.

Tabell 1. Sammanställning av Trafikverkets mätningar av ÅDT (årsdygnstrafik) i mätpunkterna A och B samt Holmsundsvägen (C) enligt Trafikia. Siffrorna är summan av båda köriktningarna.

	Tung trafik (ÅDT)	Personbilar (ÅDT, beräknat)	Samtliga fordon (ÅDT)
Mätpunkt A (2019)	600	3820	4420
Mätpunkt B (2019)	360	690	1050
Mätpunkt C (2021)	142	1724	1866



Figur 1. Karta från Trafikverkets verktyg trafikflödeskartan (TIKK) som visar de tre mätpunkterna från vilket information om trafikflöden inhämtats.

2.4 TÅGTRAFIK

I centrala Holmsund växlas tågen om till de spår som går till Umeå hamn. Det finns ett äldre spår för dieseldrivna lok samt ett nyare, elektrifierat spår. Fördelningen av tågvarnarna med gods till hamnen är ca 50 % vardera på nya respektive gamla spåret. Det går fler, men kortare tåg på det gamla spåret, då dieselloken som går på det gamla spåret tar färre vagnar per tåg. I nuläget går i genomsnitt 6 tåg per dag på det gamla spåret och 3 tåg per dag på det nya.

3 ANTAGANDEN

Av sammanlagd tung trafik på Holmsundsvägen plus E12 antas 90 % ha destination hamnen.

Av tung trafik med destination hamnen antas 46 % köra via entré Norr, 27 % via infart Mitt och 27 % via infart Syd, se karta i Figur 2.

Trafikmängd via infart Mitt och infart Syd erhålls ur trafikmätning läge B (Tabell 1).

För Nollalternativ 2050 antas att trafiken ökar med 50 % på alla berörda vägar. Antagandet motiveras med förväntad utbyggnad och omfattning av verksamheter och godshantering i hamnen om föreslagen detaljplan inte antas. Trafikmängder i nollalternativet innefattar även allmän trafikökning på vägnätet enligt Trafikverkets prognoser samt trafikökning till följd av befolkningsökning i närområdet. Antagandet om ökning med 50 % gäller även tågtrafiken.

För Prognos 2050 antas att trafiken ökar med 100 % på alla berörda vägar. Prognosen utgår från att Kvarken Port planerar att söka tillstånd för hantering av 5 miljoner ton gods, vilket är dubbelt så mycket som i dagsläget. Förutom lastbilar och tåg för transport av ökade godsmängder tillkommer personbilar till arbetsplatser i hamnområdet. Liksom i nollalternativet innefattas allmän trafikökning och befolkningsökning i prognosen. Antagandet om ökning med 100 % gäller även tågtrafiken.

Framtidsspaningar är alltid behäftade med osäkerheter. Umeå kommun har valt att för dessa trafikprognoser göra antaganden i överkant, för att säkerställa att bullerberäkningar och övriga miljökonsekvenser utgår från ett "värsta fall" (worst case scenario). Det bedöms som mer troligt att prognoserna är överskattade än underskattade.

4 TRAFIKPROGNOS

I Tabell 3 och Tabell 4 nedan redovisas en sammanställning av trafikmängder med utgångspunkt i ingångsdata och antaganden enligt ovan. De vägvagnitt och infarter som nämns i tabellen förklaras i Figur 2 och Tabell 2.



Figur 2. Placering vägvagnitt och infarter.

Tabell 2. Förklaring av markerade vägvagnsnitt i figur 3.

Vägvagnsnitt	
Holmsundsvägen, orange markering	Mellan Storgatan i norr och E12 i söder.
E12 sjöstaden, grön markering	Från Obbolabron ned till infarten till Hamnen entré Norr
E12 Patholmsviken, blå markering	Från infart till Hamnen entré Norr till Hamnen infart Mitt.
E12 Sydligaste, rosa markering	Från Hamnen infart Mitt till Hamnen infart Syd och Färjeterminalen.

Tabell 3. Prognos vägtrafik och tåg (ÅDT båda riktningarna)

Trafikrörelser	Nuläge	Noll-alternativ 2050	Prognos 2050 (ny DP)	Andel tung trafik (%)
Holmsundsvägen (v 531)	1 866	2 799	3 732	7,6
E12 Sjöstaden	4 420	6 630	8 840	13,6
E12 Patholmsvägen	1 050	1 575	2 100	34
E12 Sydligaste	870	1 305	1 740	21
Tågrörelser				
Gimonäs -Holmsund	6	9	12	
Holmsund-hamnen	12	18	24	

Tabell 4. Prognos tung trafik (ÅDT båda riktningarna).

Tung trafik	Nuläge	Noll-alternativ 2050	Prognos 2050 (ny DP)
Holmsundsvägen (v 531)	141	213	284
E12 Sjöstaden	600	900	1 200
Tung trafik med destination hamnen (90 %)	668	1 001	1 335
Entré norr	307	461	614
Infart mitt	180	270	361
Infart syd	180	270	361

Denna rapport är sammanställd av Johanna Thurdin, Tyréns, på uppdrag av Umeå kommun. Kontaktperson Umeå kommun är Johanna Söderholm